



Interpellation Nr. 269 2004/2009

Eingang Stadtkanzlei: 23. April 2007

Eine Stadtbahn lässt sich nicht vom Tisch wegputzen: Sie ist und bleibt eine gute Alternative zum Bus!

4700 Personen haben die Petition „STATTautoBAHN“ unterschrieben und in Luzern und Kriens eingereicht. Die grosse Anzahl Unterschriften zeugt von einer hohen Akzeptanz für eine Schienenverbindung nach Kriens. Die Petitionäre sahen vor allem die Möglichkeit und den Handlungsbedarf auf der Strecke Luzern–Kriens, weshalb die Petition in diesen zwei Gemeinden am 22. September 2005 eingereicht wurde. Nach anderthalb Jahren beantwortete der Stadtrat die Petition am 21. März 2007 negativ und eröffnete einzig eine längerfristige Option im Agglomerationsprogramm, das heisst als Option nach 2020.

Der Stadtrat lehnt das Anliegen aus den folgenden fünf Gründen ab:

1. Er habe 1997 eine Finanzierungsstudie zur Trambahn erarbeiten lassen. Die Studie kam damals zum Schluss, dass für eine Trambahn mit Kosten von 1'200 bis 1'500 Millionen Franken zu rechnen sei.
2. Investitionsmittel, die für den Strassenbau zur Verfügung stehen, können nicht einfach in Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr investiert werden.
3. Die „Strassenausbauten“ (Bypass und Spangen) schaffen die Voraussetzungen, dass in der Luzerner Innenstadt Spuren für den Individualverkehr reduziert werden können zugunsten des öffentlichen Verkehrs.
4. Die Kapazitätsgrenze der Busse sei noch keineswegs erreicht.
5. Das Bussystem könne besser mitschwimmen im Verkehr als eine Stadtbahn. Diese benötige ein Eigentrassee.

Die Haltung des Stadtrates veranlasst uns zu folgenden Ergänzungen und den sich daran anschliessenden Fragen.

Ad 1.

Der Stadtrat stützt sich auf die Finanzierungsstudie von 1997 ab. Diese Studie wurde zu Recht als einseitig und überholt kritisiert. Sie basiert auf den folgenden Annahmen.

- Die Finanzierungsstudie zur Trambahn ging von einem ÖV-Grossprojekt aus mit ca. 1,1 bis 1,5 Milliarden Franken Aufwand und 22,4 km Schienenlänge. Eine andere Grösse oder Einzellinien wurden nie untersucht. Zum Beispiel hätte die favorisierte Linie Ober nau–Ebikon nur 10,5 km betragen oder der Ast Kriens nur maximal 5,3 km. Die Planungsstudie Jud rechnete für die Linie Obernau–Ebikon mit nur 0,16 Milliarden Infrastrukturkosten.
- Die Ansätze basieren grösstenteils auf französischen Erfahrungswerten, insbesondere der Stadtbahn Strassburg, welche 20 % des Investitionsvolumens allein für den Bau von Tunnelanlagen und Brücken aufwenden musste.
- Strassburg hatte zudem grossen Bedarf an Strassenraumneugestaltung.
- Dank Weiterverwendung von Bestandteilen der Energieversorgung Trolleybus reduzieren sich in Luzern die entsprechenden Kostenanteile.
- Die Betriebssteuerung benötigt in Luzern weniger Anpassungen.
- Die Frequenzsteigerung ist erfahrungsgemäss höher als 6 % einmalig und 2 % jährlich. Von 1999 bis 2009 rechnete der Autor zudem 0 % Steigerung ein.
- Die Berechnungen basieren auf kantonalen Beiträgen in der Höhe von 10 %. In Zürich trägt der Kanton 20 % bei, und aus Sicht von Tobias Studer liessen sich auch deutlich höhere Beiträge als 20 % rechtfertigen, da jeder grössere Wirtschaftsraum zwingend ein lebendiges urbanes Zentrum mit attraktiver verkehrsmässiger Erschliessung benötigt. Aktuell leistet der Kanton Luzern 20 %, SRL 775 § 41.
- Bundesbeiträge wurden keine einkalkuliert. In der Zwischenzeit dürfte der Bund anhand FinöV, NFA und Agglomerationsprogramm einen wesentlichen Beitrag einschiessen. Beim geplanten TramBernWest (2004) lag der Kostenschlüssel bei 31,8 % Kanton, 19,3 % Gemeinden und 41,9% Bund!!

1. Findet der Stadtrat nicht auch, dass die Studie mit überholten Voraussetzungen operiert und deshalb veraltet ist?
2. Warum wird auf das Anliegen (primär eine Linie von Luzern nach Kriens, wie es in den Medien von den Petitionären vermittelt wurde) mit einem Y-Grosskonzept gekontert?
3. Der Stadtrat nahm nie Stellung zur Planungsstudie Jud, obwohl sie schon mehrmals ausdrücklich erwähnt wurde, so auch in der Motion 3 2004/2009: „Planung einer Stadtbahn“ von Philipp Federer namens der GB/JG-Fraktion. Die Planungsstudie Jud „Stadtbahn Luzern. Diskussionsgrundlagen für ein finanzierbares Konzept“ rechnete für die Linie Obernau–Ebikon mit 0,16 Milliarden Infrastrukturkosten. Was sagt der Stadtrat zu dieser Planungsstudie?

4. Herr Ludwig, Geschäftsführer des Karlsruher Verkehrsverbundes, schrieb auf Anfrage, dass Stadtbahnlinien „mit einem ausgeglichenen Ergebnis betrieben werden können“. Findet der Stadtrat nicht auch, dass Stadtbahnen betriebswirtschaftlich sehr interessant sind verglichen mit dem angestrebten Kostendeckungsgrad der vbl von 60 % und den 38 % des Regionalverkehrs?

Ad 2.

Die Investitionsmittel sind nicht gesprochen. Der Kanton und die Stadt Luzern haben ihre Wünsche als Agglomerationsprogramm Luzern beim Bund deponiert. Die Planung läuft rollend, und sie ist hoch politisch. Der Bund hat selber das Agglomerationsprogramm von Luzern als wenig nachhaltig kritisiert. Schweizweit hat es einen sehr hohen Anteil Strassenneubauten, was nicht gottgegeben, sondern eine politische Grösse ist.

5. Findet der Stadtrat nicht auch, dass Gestaltung und Schwerpunktsetzung des Agglomerationsprogramms eine politische Grösse ist, die er mitgestaltet, beeinflusst und forciert hat?

Ad 3.

Investitionen in den Strassenbau fördern insgesamt den motorisierten Individualverkehr. Das Beispiel Baregg zeigt: Kaum ausgebaut, gibt es dort ein 20 % grösseres Verkehrsaufkommen. Ob mit mehr Strassenkapazitäten Fahrspuren freigehalten werden können, ist fraglich. Ebenso fraglich bleibt, ob die AutomobilistInnen gezwungen werden können, die deutlich längeren Umwegfahrten über die Spangen und den Bypass zu benutzen.

Ad 4.

Kapazitätspotenziale sind vorhanden und sollen genutzt werden. Angesichts der seit Jahren hohen, aber stabilen bis sinkenden Fahrgastzahlen der Linie 1 hat die bisherige Strategie wenig gebracht und dümpelt vor sich her. Im Gegensatz dazu erreicht der Kanton Zug mit der Stadtbahn sehr gute Betriebszahlen. Die Stadtbahn entpuppte sich als eigentlicher Nachfrage-renner. Seit ihrer Einführung im Dezember 2004 ist auf dem Abschnitt Cham–Zug die Nachfrage um knapp 70 % gestiegen. Auch die Stadtbahnlinie S 2 kann mit erfreulichen Nachfragezahlen aufwarten. Gesamthaft hat sich zwischen Walchwil und Zug die Nachfrage in den vergangenen zwei Jahren um 32 % erhöht.

6. Ist der Stadtrat mit den jahrelang „gleichen“ Fahrgastzahlen der Linie 1 zufrieden?
7. Wie kommentiert der Stadtrat die gute Akzeptanz der Stadtbahn Zug, welche übrigens nicht auf Kosten der Buspassagiere erreicht wurde, sondern durch Umsteigeanreize?

Ad 5.

Eine Stadtbahn benötigt kein durchgehendes Eigentrassee. In Bern-Wabern wechselt das Tram nach dem Stadtzentrum auf ein Eigentrassee. Im dritten Abschnitt wechselt die Stadtbahn wieder auf die Strasse. Hier teilt sie die Verkehrsfläche mit den Autos. Beim Kreisel fährt sie mittendurch. Eine Stadtbahn/Trambahn hat den Vorteil, sie wird nicht in die Haltebuchten abgedrängt. Bei den Haltestellen hält sie für sich den Verkehr kurz an. Danach gibt sie die ganze Strassenfläche wieder frei für alle.

8. Wie erklärt der Stadtrat den angeblichen Vorteil, ein Bus könne besser „im übrigen Verkehr mitschwimmen“, also werde weniger gestaut als bei einer Stadtbahn?
9. Zu den Fotos: Eine Stadtbahn hat selbst im gemischten Verkehr Vorteile gegenüber einem Bus. Oder etwa nicht?



Bus in Kriens bleibt in der Busbucht stecken!

In Wabern bei Bern fährt die Stadtbahn nach einem Eigentrassee auf der Strasse. Die Stadtbahn erhält bei diesem Kreisel Vorfahrt durch eine Ampelsteuerung.

Philipp Federer
namens der G/JG-Fraktion